

龍野城下の構造と揖保川舟運

八 杉 淳

はじめに

前代から勃興の氣運にあった都市は、武士の都市集住や參勤交代制、とりわけ商工業の發達に促されて、めざましい發展を遂げ、それぞれ特色ある機能を備えてきた。こうした近世における都市は、政治的都市としての城下町をはじめ、交通都市としての港町・宿場町、宗教都市としての門前町、および巨大複合都市である三都に分類される^①。なかでも城下町は数の上でも圧倒的であり、近世都市の基本として位置づけられた。

織豊期以降、全国支配の基礎である檢地と相まって、諸大名の知行替が実施され、領国の決定に従って次々と築城が開始された。また、同時に城下でも、新たに町が建設されたり、従来からの町の近世的再編成が施され、築城および城下町の建設ラッシュをむかえることとなった。

山陽道にあった兩播地方でも、池田輝政が五十二万石で姫路、本多政朝が五万石で龍野、池田政綱が三万五千石で赤穂、池田輝澄が三万八千石で山崎などの各藩に入封し、それぞれの領国において築城、城下町の建設、整備が進められた。その際、築城や町づくり、赤穂の如く臨海の地が立地条件として選ばれたところでは問題はないが、姫路、竜野、山崎などのような内陸部に構築されたところでは、城下の成立期における建設資材の搬入はもちろん、

成立後の交通・商品流通などの点で不便が生じたのではないだろうか。そこで、考ずるに内陸部に構築された城下の成立や発展に多大なる役割を果たしたのは、河川であったと推測される。この点は、現代都市の景観からしても推測は容易である^②。

城下と河川の関連については、数多くの研究がなされている^③。とりわけ富岡儀八氏の『塩道と高瀬舟』には、近畿地方西部から中国地方にかけての主要河川と内陸城下の関係が分析され、結論の一つとして^④、

近世都市の経済中心地は、政治の中心地となった城郭と外部交通の起点との位置関係によって決定されたが、高瀬舟の発達した都市では繫舟場、陸路都市では主要通過街道の会合点付近に形成されたものが多い。

と述べている。これらは全くそのとおりで、異義を唱える点はない。ただ補足的に城下町の成立期における河川とのかかわりや、城下町内部の地域構造と河川については具体的に取り上げてみる必要があると思われる。

本稿で取り上げる龍野城下は、もともと赤松氏によって築かれた龍野城の周囲に形成された城下集落で、関ヶ原の戦を境に近世城下に再成された。史料的には不明確であるが、慶長五年（一六〇〇）の池田輝政入封時にはある程度整備された町場が形成されていたと推測できる。そのうち、小笠原・岡部・京極各氏の時代を経て脇坂氏の時代に至るうちに、次第に整備された町割が施されるようになり、城下の完成をみるのである。そうした城下の成立・発展に大きな役割を果たしたと思われるのが、揖保川の舟運であった。揖保川舟運の起源についても史料不足のため断定は難しいが、恐らくは中世にまで溯り、城下の建設には多大なる役割を果たしたことは推測に難くない。また城下の発展に対しても河川舟運の占めた位置は歴然としており、相互に密接な結びつきをもったことは、龍野城下の主要産業である醤油醸造業とのかかわりなどに代表される商品流通などの史料で明らかである。

龍野城下の分析は、すでに『龍野市史』第二巻^⑤に詳細になされているので、修正・加筆する材料はほとんどない

が、ここであえて取り上げて分析を試みようとするのは、先に上げた富岡儀八氏のいう河川と内陸城下との関連性を龍野城下において実証し、具体的な地域構造をみるためである。また、既出の史料を別の側面から分析することによって、今までに記された城下の様相とは異なったものが浮かび上がってくるのではないかという期待も少なからずある。こうした分析を通じて、中央と地方都市、近世城下の成立背景、交通・流通の発展など数多くの問題点の解明に至る手がかりをも見てゆきたい。結果的には、単なる「龍野城下町散策記」となる懸念も少なからずあるが、本稿によって、数多くあった内陸城下町の特性を問題とした「内陸城下町論」たるものをうちたてる第一歩をしたい。

一、龍野城下の成立と構造

(1) 城下町建設

龍野城下について述べる前に、龍野城主の推移を整理しておこう。^⑥

中世播磨地方の豪族、赤松氏に代わって、近世初頭、揖保郡地方は姫路藩主池田氏の支配するところとなった。そして、元和三年（一六一七）になると、姫路藩主は本多忠政となり、龍野の地は忠政の子である政朝の手に移った。領知高は五万石である。のち寛永三年（一六二六）には小笠原長次、同十年には岡部宣勝、同十四年から万治元年（一六五八）にかけては京極高和が入封している。

江戸時代も中期になると、京極高和は讃岐丸亀に転封となり、寛文十二年（一六七二）には、脇坂安政が五万三千石で信濃飯田から入封した。なお、万治元年から安政が入封するまでの間は天領となり、鈴木三郎九郎・今井彦右衛門・多羅尾久右衛門らが代官として支配した。安政が入封したのは、幕末・維新に至るまで脇坂氏の支配す

るところとなり、城主は安照、安清、安興、安弘、安実、安親、安董、安宅、安斐と続き、安斐の時に廃藩を迎えるのである。

こうした歴史的経緯の中で、封建領主の館でもあった城郭とともに、その周囲に成立し、整備されていたものに城下町がある。次にその城下町の成立についてみておこう。

赤松氏が鶏籠山上に城を築いたのが龍野城の始まりとされるが、その当初から城下が形成されたかどうかは不明である。しかし、『兵庫県史』第三卷によると、県下で早い時期の城下町として赤松氏の居城であった苔縄城下の「横山千軒」や、置塩城下の「置塩千軒」を上げている。^⑩こうして、家臣団の編成によって城下の成立を考えるならば、苔縄や置塩よりも時代の下った龍野において、城下集落の成立を考えるのも、あながち間違いであるとは言えないであろう。

いま、赤松氏の終焉から約二十年を経た文禄四年（一五九五）の岩見井組と半田村の水論絵図を取り上げてみよう。これは『龍野市史』第二巻ですでに、龍野の地には人家が集中して描かれており龍野城下の様相をうかがえる史料として指摘されている。^⑪これらを傍証する史料として二、三上げておこう。

周辺の城下の成立状況をみると、この文禄四年という時期には、豊臣秀吉が姫路に入って築城、城下の町造りを始め、^⑫当時龍野城主であった木下勝俊は、領有していた宍粟郡山崎の地で町造りを行っている。山崎の町造りについては、

「山崎八幡宮文書」^⑬に、

（六）
完栗郡之内山崎村に

おいて新町申付候、望

次第可罷出候、但其在

所田畠をあらし役を

かゝし罷出候事無用

候 他所より来候者 諸役

有間敷候 仍如件

十一月十六日

(木下)
勝俊(花押)

左京亟との

二郎左衛門との

甚三郎との

とあって、町づくりの方針が下知されたことがわかる。加えて、龍野に九ヶ寺が集中していたという点も見逃せない。のちの史料であるが、享和二年(一八〇二)改の「龍野寺院年数并開基人薄」^⑪によると、すでに九ヶ寺が建立されており(表一参照)、一定地域への寺院集中という社会背景から、町場の形成が推測されるであろう。こうした点からも、先の水論絵図にあった、龍野の部分への人家の記載は、恐らく城下町、または城下集落であろうことは推測に難くない。ただ、この時期の城下が、近世都市の代表としてとらえられるところの整然とした町割が施された城下町であったかどうかは、今一つ史料不足である。

次に、城郭が鶏籠山から山麓に移った時期、つまり近世城下に移行した時期についてみてみよう。この頃の藩主池田輝政は、慶長五年(一六〇〇)に「播州龍野惣町中」に宛てて禁制を下している。^⑫「龍野惣町中」宛という点から考えると、町場の形成がなされ、いくつかの共同体結合があったことがうかがえる。城郭の平地への移行に伴って、城下の方でもこの時期に再編成され、近世的性格をもつものに生まれ変わりつつあった。また、小笠原長次

が城主であった寛永七年（一六三〇）の「（寛永六）巳之納町地子算用帳^⑮」によると、立町・横町・下町・上川原・下川原五町の名がみえ、当時すでに町が成立していたことが実証される。

京極氏の時代の城下をうかがってみると、「日本城図」^⑭の中の播州立野の町絵図に状況を求めることができる。

これは、後に述べる脇坂氏の時代の城下とはほぼ同様の構造で、中央部に御殿が描かれ、その周囲を堀が囲んでいる。また、立野川（揖保川）の船渡や網干街道、姫路道も記され交通路も知ることができる。寺社についても、日山宮・常善寺・円光寺・妙法寺・善立寺が描かれており、特に注目すべき点は、川東地域（龍野橋東詰一帯）にも足輕町や土丁の記載があり、この地域にも町並みが広がっていたことで、当時の家臣の数の多さをもうかがえよう。加えて興味をひくのは、立野川沿いに材木蔵の記載があることである。日山河原にあって、城下の整備の材料をはじめ、様々な用途の材木を揖保川の水運を利用して搬入していたと考えられる。^⑯特に材木蔵の記載が見られるという点では、当時の材木の重要性が注目されよう。町屋と記された部分は、のちの城下町絵図や現況と比較してみると、およそ上川原町、下川原町、横町、立町、下町の辺りで、先の小笠原氏の時代の寛永七年「巳之納町地子御算用帳」の記載にあった町名とも一致する。

また、寛永十二年（一六七三）の「播州龍野之絵図」^⑰があり、絵図の袋表書には、

脇坂内膳

播州龍野之絵図

七枚入

朱書 脇坂家御初入之節侍屋敷刻

墨書 京極家侍屋敷刻

とあって、各々の絵図に京極氏、脇坂氏の時代の侍屋敷が記されている。これらの絵図によると、京極高和の侍屋

敷は、(1)霞城町から福の神・裏川沿い、(2)上川原・太田町、(3)下タ町・日山、(4)日山・小神、(5)新町・北龍野、(6)川向の六つの地域に位置していた。(1)(4)(5)が比較的上級の武家屋敷で、あとは下級士卒の居住地域であった。脇坂氏の時代になると、(1)の裏川沿い一帯を含めて侍屋敷が増加、(4)(5)の地域では減少している。(2)(3)の地域は、京極氏の時代と同様、下級士卒の屋敷や公的施設が位置していた。牢屋・牢屋敷・会所・御蔵屋敷・長屋屋敷・門番屋敷・足輕長屋・手廻り長屋などであった。(6)の地域はみられなくなっている。

寛文十二年(一六七二)、脇坂安政が入部すると、城郭・城下ともに整備の手が加えられ若干の変容を見せている。しかし、城下町全体の輪郭や町割の大きさについては、今まで見てきた様な変遷を辿って完成される。次に、脇坂氏の時代に入って、最も整備された城下の構造を見てみることにしよう。

(2) 城下の都市構造

十八世紀後半、つまり脇坂安弘・安実が城主であったころの城下の様子を描いた絵図を中心に都市構造をうかがってみよう。その絵図は、寛政十年(一七九八)の絵図で、『龍野市史』第五巻付図として複製されている。「寛政十戊午年六月日、龍野惣絵図^⑩」と題されるもので、記載も詳述であり、『龍野市史』第二巻によれば、住人が変わると貼紙がなされ、修正が加えられているので、絵図の記載は寛政より少し下った天保期ごろのものであると考えられている。

絵図からうかがい知ることのできる城下の構成要素は、他の多くの城下と変わらず、侍屋敷・町屋・寺社の三地域から成っていた(図1参照)。

侍屋敷では、大手の辺りに脇坂氏の一族や重臣を配し、その周辺には対面所や学館等の公的機関も配置した。また、京極氏の時代にあった川向の屋敷地がなくなり、上川原町・太田町にあった侍屋敷が、一部を除いて町屋に変

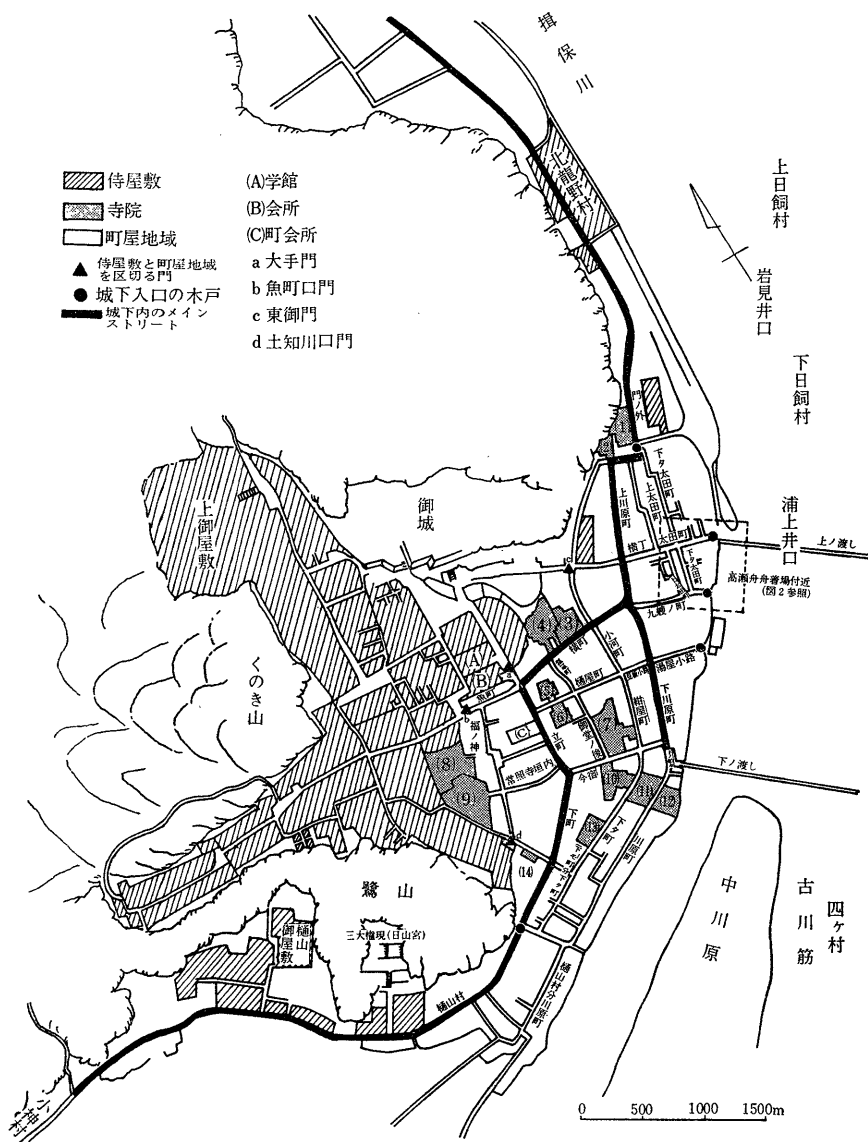


図1 龍野城下図(寛政10年頃)

容して四地域に減少している。その四地域は、(1)鳥ヶ攪・広小路・大手・大慈庵辺り、(2)北龍野村周辺、(3)樋山村・山下辺り、(4)十文字川（土知川）の下流域である。これらの地域の全体的配置を見ると、城郭の両側及び城下の入口付近に位置しており、中央部は上級武士、入口付近には足輕組、鉄砲組などの下級武士が主として居住していた。一般の侍屋敷の面積は、百坪程度ものから五百坪程度のものまで様々で、城下の入口付近では下級武士の長屋が多くあった。その他大手門西側には敬楽館と称される学館が、城下の場末には的場や馬場、弓・鉄砲の稽古場などがあった。

一部を除く侍屋敷と町屋地域とは、川や溝によって整然と区画され、町屋と接する所には門が設けられた。その最も中心となったのが城の正面にあった大手門で、その西には大手裏門、魚屋口門があり、城東には裏川筋へ抜ける東門、脇坂玄蕃邸南東に土知川口門があった。それらの門の傍らには番所が置かれ、出入りに厳重な注意が払われた。こういう点では、当時の社会背景にある身分制秩序が貫徹されていたと言える。城下内での身分制秩序を反映する門と同時に、城下の出入口付近にも門が設置された。これは、城下と農村を区別するためであり、城下の防禦線でもあった。こうした木戸（門）は、上川原町、太田町・九艘町・今宿のそれぞれ河岸、下町から日山へ出る辺り、川原町筋南端に置かれた。

侍屋敷は、軍事的役割も果たした。城郭を中心に周囲を取り巻く様な形で位置した。近世になって城郭部も戦闘的色彩は薄れたが、城下町全体には、政治・経済都市であるとともに、軍事的都市という性格も兼備していたため、少なからず町全体に軍事的配慮が施されたのは当然であろう。

次に、寺社の配置を見てみよう。城下の形成に際して、領主が領国内の寺院を城下に移したり、新設したりする例は一般的である。これは、大きな建造物と広い境内がもつ軍事的色彩を活用するためであった。龍野の場合で

表1 龍野城下における寺院一覧

寺院名	宗派	本末関係	開創年代	開基	寛政一〇年頃の所在地	図1	備考
宝幢寺	真言宗	紀州高野山末	(寛文十二)年頃	(賢イ)正上人	門ノ外	(1)	(脇坂氏) 菩提寺
如来寺	浄土宗	京都禅林寺末	天文二年	等正	横ノ町	(3)	
普音寺	浄土宗	龍野如来寺末	天文元年	権大僧都大法院 (日イ)同順	福ノ神	(8)	
常照寺	法華宗	京都妙顯寺末	天正元年	祐念	横ノ町	(9)	
本行寺	法華宗	京都本隆寺末	享祿元年	要法院同順	紺屋町	(4)	
円光寺	浄土真宗	京都東本願寺掛所	天正六年	順念	下夕町	(7)	
光善寺	浄土真宗	京都西本願寺末	永正三年	妙本	桶屋町	(11)	
法雲寺	浄土真宗	播州姫路本徳寺末	永正十四年	権大僧都浄念	下夕町	(5)	
円覚寺	浄土真宗	播州亀山本徳寺末	文禄元年	誓乗	桶屋町	(13)	
龍宝寺	浄土真宗	播州赤穂万福寺末	(永イ)元禄二年	円可	下夕町	(6)	
源徳寺	浄土真宗	播州亀山本徳寺末	大永元年	玄智	上川原町	(10)	(京極氏) 菩提寺
善龍寺	浄土真宗	播州姫路本徳寺末	慶長十八年			(2)	
(修驗道)							
持福院		山州醍醐三宝院末派			川原町	(12)	
秀宝院		山州醍醐三宝院末派			下町	(14)	

も、早くから寺院の集中が見られ、文化十年（一八一三）の「龍野町明細帳」^⑩に十四ヶ寺と記されている。寺院の開創年代や開山・本末関係を整備すると表1の様になる。これらの寺院も、城下の防禦拠点となり、城郭部・侍屋敷と連携する地域として注目に値する。神社においても同様であったと思われる。

庶民の生活の場となった町人の居住地域については、先に述べたように侍町とは嚴重に区分された。町人町全体の輪郭は、揖保川に沿って南北に広がっており、中央部分のみは団塊状となっていた。これは、町人生活の中心である交通路や商品流通路の主体が揖保川の水運にあったことを明確に物語っている。町名については、寛文十二年（一六七二）の「町中軒別覚帳」^⑪や「龍野志」^⑫によって、立町・横町・下町・上川原町・下川原町という五つの親町と、桶屋町・瓢箪町・下夕町・太田町・小河町などの枝町があった。また、町人の職種や軒数なども「町中軒別覚帳」によってうかがうことができる。円尾屋・蔵敷屋・姫路屋などの屋号については、職種は不明確であるが、他の商業関係の史料からすると酒、醤油などの醸造業であったことは推測に難くない。また、その屋号は、商種名を付けたものや出身地、近隣の地名を付けたものが多くあった。参考までに、軒数を上げておくと、茶売二十七、紺屋二十二、桶屋八、馬借七、魚屋七などであった。

城下町の商業では、天保十三年（一八四二）の「株仲間解散触書」^⑬の中に、各商種と冥加金の記載があり、城下町の特色の一つでもある同業者仲間の形成があったことがうかがえる。それによると、酒造、醤油屋、蕎麦屋、材木屋、呉服屋、紺屋、木綿問屋、高瀬舟、沖仕などの名があり、すでに組合・株仲間・仲間と称するものが存在していたが、この年の幕府の株仲間解散令によって、解体せられたと考えられる。また、『播磨名所巡覧図会』^⑭巻之五に「市、三九の日、六日にして、赤粟、佐用、赤穂、新宮、林田、千本、三ヶ月などより方て売買す」、^{（栗・柿）}「龍野志」^⑮に「毎月三九の日以上川原町に市をなす、他郷の人多集る。魚・塩・菜・薪・米・西・果器備らすといふ事な

し、魚類ハ室津・相生浦、網干・飾万津より来、塩は赤穂、黒崎より来、薪は宍粟、矢野谷より来、炭は宍粟郡より出四時合斷る事なし」と記されているところから、市の開かれる日、流通圏や流通商品の一端をうかがうことができる。なお龍野城下の商業については、『龍野市史』第二卷、安藤精一氏「近世城下町の商業統制―播州龍野の場合―」に詳しい。

絵図を中心に龍野城下の構造をみてきた。次に、城下の中心交通路となったと思われる河川舟運をみてみたい。勿論、陸上交通についても、城下に伝馬を勤めるものがいたという記録が見えており、興味深い点も多いが、それは別稿に期すこととし、揖保川を中心に舟運に焦点をあててみることにしよう。

二、揖保川舟運の發展

都市が成立し、發展すると、商品經濟が発達し、それに伴って物資流通の多量化・迅速化が要求されるようになる。すると、流通主体が多量輸送の可能な海上交通に移り、内陸部においては、河川舟運が発達した。海上輸送の発達によって、港町や臨海の城下では急速な發展をみたが、内陸部の城下でも、河川交通と陸上交通の結節点となる中継地（中継都市）が発展した。

西播地方では、山陰・山陽の連絡路が早くから開かれており、その一部が、近世になって發展した揖保川・千代川高瀬舟に代替されるようになった。十六世紀初頭に角倉了以が、美作国吉井川の通船を見て、京都大堰川や富士川、高瀬川を開削して舟運を開いたことについては、嵯峨大悲閣千光寺にある碑に刻まれている^⑤。これを機に、当時の流通手段の変容が拍車をかけて、全国の河川舟運は急速に發達した。播磨国内でも、加古川が文祿三年（一五九四）、阿江与助によって瀧野までの舟運が開かれ、千種川の場合も、元和元年（一六一五）に久崎まで舟が通じ

ていたとされている。^②

揖保川では、元和年間（一六一五～二三）に宍粟郡山崎の龍野屋孫兵衛が、莫大な私財を投じて、山崎付近の岩石を取り除いて舟運を開いたのが最初であるとされている。^③史料の上でも、龍野屋孫兵衛は、その功績によって、元和七年（一六二一）に川舟二艘分を無役にする免許を山崎藩から受けている。それは『兵庫縣宍粟郡誌』に次のように見える。

山崎町龍野屋孫兵衛に川船二艘分 元和七年より無役に被仰付候 其分可有御心得候 云々

十月十七日

神修理印

福風與 三 郎殿

小林五郎左衛門殿

とあって、神修理は幕府勘定役、福岡・小林は城主池田輝澄の家老であろう。また『宍粟郡守令交代記』^④には、

元和三年町年寄役に改る、山田町米屋六兵衛、山崎町英賀屋弥次兵衛、龍野屋孫兵衛右三人御銀改兼勤 川舟二艘宛、運上銀赦免

と見え、先の史料と同様に、運上銀赦免の許可が出されている。これらの点からも、すでに元和年中には舟運が開かれていたことは間違いない。しかし、それ以前の舟運についても、確定的な史料ではないが、舟運が開かれていたとも推測しうる史料が見られる。それは、赤松円心の時代、つまり南北朝時代にあつて、古くから発掘生産されていた千種鉄の流通に揖保川舟運が利用されていたという記事である。

千種山有鉄、羽金・真鉄・玆石・鉄砂甚多從神代出、釜内範春朝興・広瀬延文朝臣、供謀而云宍粟河出石岸造船、大樹・小木・炭・採山諸物毛金穀薪貢采造筏曳船三拾余以出揖保湊、（中略）伊保湊網乾船積替而浪華湊

と『播磨後風土記』^⑧にあり、宍粟郡に大きな勢力を張っていた釜内範春・広瀬延文が、千種鉄の量産に力を注ぎ、千種・引原の上流域一帯で生産したものを、揖保川の筏や舟運によって積み下され、さらに浪華（大坂）へも移送されたことを示している。この史料によって、先の元和年中に舟運が開かれたとされる点に矛盾が生ずる。一般的には、舟運は古く、古代から全国的に波及していたことは散見できるが、揖保川の場合、近世以前の河川舟運の状況を物語る史料は見当らない。『播磨後風土記』の千種鉄輸送の史料から考えると、中世の段階で舟運が開かれていたと考えても差し支えないと思われる。近世になって、龍野屋孫兵衛が開削したという直接的な史料は見当らず、単に川船を無役にした史料のみで、元和年間に舟運が開かれたとしているが、この点については再検討の必要性があらうと思われる。もちろん元和年間以前にも、舟運が開かれていたとする史料も、のちに編さんされた地誌類の一つであるため、これを傍証する史料がない限りは断定するのは難しいが、恐らく中世の段階にも、舟運が開かれていたと考えてもよいのではないだろうか。舟運と都市成立との関連においても、河川舟運開削の時期を都市成立期以前と考える方が妥当であるように思う。なぜなら都市建設に際して、建設者はその企図に、資材搬入や都市発展に便利であるため臨海や河川沿いに立地を選んだのであるから、河川の利用をまず第一に考えたであろう。赤松円心が、後醍醐天皇の里内裏拡張に際して、宍粟郡の良材伐り出しを図ったのも、その意中には揖保川の水運を利用するという前提があったと推測される。さらには、赤松氏が最後の拠点とした龍野の地でも、早くから町場の形成がなされたと考えられるが、その際にも水運が利用されたのではなからうか。

揖保川は、水量が豊富で、河川の勾配も緩やかであり、高瀬舟の舟航条件も整っていたとされる。特に近世になると、揖保川流域には龍野を中心とした醤油の醸造業が発達したため、原料の移入や製品の移出などに高瀬舟が大いに利用された。こうして舟運が発達し、移送手段や流通・交通手段の中心的位置を占めるようになると、流域の

諸都市は河岸としても賑わった。山崎城下などは、対内陸、対山陰の中継地としての性格が強く、『網干町史』^⑤には高瀬舟舟着場があった出石河原では、米蔵や荷物諸払問屋、倉庫などが連立していたと記されている。

高瀬舟には、山崎舟（出石舟）、新宮舟、笹舟、龍野舟などが舟航した。宝暦十年（一七六〇）には、龍野より上流の村々が所持する高瀬舟は一〇二艘、天保十年（一八三九）には一三〇艘^⑥を数えたとされるが、龍野城下における高瀬舟数などはわかっていない。また高瀬舟は、龍野の場合、春・秋・冬の三季に舟航している。その運賃は、夏季の舟航については、天保十四年（一八四三）改「諸船賃并小揚割附扣、附小割ニシテ上下とも記」^⑦の中に、高瀬舟運賃扣が記されており、「但し夏川ハ不順故甲乙有之候間差引いたし其日之積ニより舟賃勘定致ス」と見える。「諸月定用記」^⑧（年月日未詳）の中にも「一、夏川ハ水の増引有故不定、満水之時ハ三拾式丁積毛^{（も）}阿^{（も）}り、又極干水の時ハ八丁積毛^{（も）}阿^{（も）}り日々水次第にて積定まらず其日の舟積なり、尤秋いかん過候ても若干ニ候得者夏川たもち申」とあって、水量の増減が著しいため、運賃や積載量が、その日によって上下した。龍野・網干間の運賃は、下り舟で錢十四匁五分、上り舟の方は「常川三メ塩百俵ニ付七匁定、但し夏川は匁匁増し」^⑨であった。

龍野藩では、城下の太田町河岸に船番所を設けて、高瀬舟の舟航を取り締るとともに、運上銀の徴収を行なった。運上銀については、「龍野惣町会所御用日記」^⑩に、

一寅^{（貞享三年）}四月廿九日当町薪之中かい完票^{（完）}より薪積下し候舟壹艘二五分宛浜運上御取被成候由、同他領舟ニても薪積

売ニ參候は右同前ニ御取被成候由、舟宿仕候者又ハ町中へも同日書付相ふれ申候、以上

とあり、貞享三年（一六八六）には、龍野町薪仲買が宍粟郡内から舟で積み下す薪や、他領の薪積売に対して、舟一艘につき五分ずつの浜運上を取っている。同五年には、醤油・味噌の積み下し舟に対しても一艘につき銀三匁四分の運上をとっている。その史料も「龍野惣町会所御用日記」^⑪に以下のように見える。

(貞享五年)

一同九月、治左衛門様より被仰付候ハ、下り舟大豆・小豆・木わた前々より運上御取被成候、此度醤油・味噌樽ニも御運上御取可被成候由被仰候、老艘ニ付三匁四分也

なお、この史料では、龍野からの高瀬舟の積荷の一端をもうかがうことができる。

次に移送された物資をみると、内陸地域の年貢米、小麦、大豆、醤油、木材、薪炭や、臨海地域の塩、肥料、雑貨などが大半を占めた。高瀬舟の船体規模としては、舟長約七間、舟幅六尺の三人乗で、積載量も「上り三十石、下り五十石」^④と言われた。舟は下野・吉島などで造られた山崎舟(出石舟)、新宮舟、笹舟、龍野舟などが活躍した。舟航については「高瀬舟仲間申合之覚」^⑤(年未詳)、嘉永四年(一八五二)「口演」に詳細が記されているのでまとめてみると次のようになる。

- (1) 龍野舟は、河口の網干との間を日帰りで舟航したが、上流舟は龍野を中継基地として城下で一泊した。
- (2) 船頭は三人で、表乗り二人、とも乗り一人であった。とも乗りは舟長で、梶をとった。
- (3) 上り舟は、舟首につけた三〇〜四〇尺の曳綱で河岸から徒歩で引っぱった。
- (4) 舟頭は、前日札所で籤により積荷の順を決め、翌朝網干へ下って問屋に積荷を手渡した。
- (5) 舟頭仲間の申合せ等の事務関係は、舟方取締役所が統轄した。申合せ事項については、毎日の下り舟は朝五ツの出発とし、雨天は休業、船頭に休む者があれば代人を立てる。醤油の移送を優先させるなど。

だいたい以上が揖保川高瀬舟の概略である。揖保川の高瀬舟の中でも、特に龍野舟は、醤油業と密接なかかわりをもって発展したといえよう。そして、これらの高瀬舟が、城下の発展には不可欠な条件となり、なお明治期に入っても舟航はつづけられたが、鉄道や道路網の発達により、河川交通が陸上交通にとって代わられるのである。こうした明治期における陸上輸送への転換は、だいたいの河川においても見られる傾向であろう。

三、城下町と河川舟運

(1) 城下の構造と河川舟運

龍野城下全体の平面的形態は、南北に長く、中央部が東西にも若干の広がりをもせた菱形をしている。そして、東は揖保川、残りの三方は山に囲まれた自然の要塞をもつ地形である。

寛政十年の絵図をもとに城下の構造を再度取り上げて、概観を整理してみると、揖保川に沿った地域を中心に町屋が広がり、内陸の山沿いに侍屋敷が位置した。これは、それぞれの特性を考慮に入れた町造りであったと考えられる。侍屋敷では、上級武士の屋敷を城郭付近の西側に配置して登城の便を図り、下級武士の屋敷は、城下の安全性の上から周辺部分に配置された。町屋は、商品流通や交通の便利から揖保川沿いや主要街路沿いに置かれた。

次に城下の経済的側面を平面に置換しつつ、舟運とのかかわりをみてみよう。まず、文久二年（一八六二）に、醤油問屋巴尾屋に宛てて出された「醤油輸送の専属契約継続につき差入証文」^④がある。この証文の差出は、問屋・船持惣代として相生屋九郎右衛門、塩物屋与右衛門、高瀬屋七兵衛の名が上げられている。この三軒を寛政十年の町絵図で確認すると、いずれも下タ太田町にあり、その中でも船番所や船頭小屋と隣接した舟着場近くに位置している。また、天保二年（一八三一）の「醤油輸送につき船持仲間差入証文」^⑤には、証文差出人として町船持九名が連記されている。その九名とは、先の三名に加えて、坂田屋平兵衛、因幡屋利右衛門、大屋門四郎、高瀬彦三郎らである。彼らも太田町の舟着場近くに居住しており、隣接して建ち並んだ醤油問屋などから醤油を積み下したと考えられる（図2参照）。こうした点では、町人の職業の特性をかんがみて配置し、城下の建設者としての封建領主が経済的繁栄を願っていたことが推測される。町絵図上からも、舟着場から西へ延びる街路は道幅も広く、城郭部

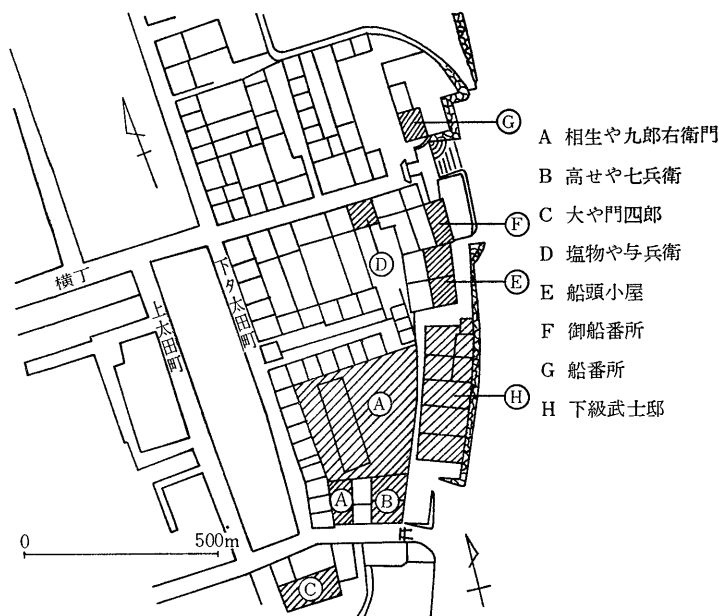


図2 高瀬舟着場付近（寛政10年頃）

の正面である大手へも連なり、大そう賑わいを見せていた光景がうかがえる。醤油業者の方でも、舟運との結びつきから高瀬舟持衆の居住地域と余り離れていない位置か、河川に隣接した地域に集中していた。こうした平面上の位置関係は、最も端的に醤油業、高瀬舟持衆、および掛保川との結びつきを示していたと言える。龍野城下の発展が醤油醸造業と深いかわりをもったことは周知のとおりである。すると、当然のことながら河川舟運も城下の発展に不可欠なものとなったのは確実である。

城下町は、領国統治の首府として政治的・経済的都市であったことは知られている。町全体がそうした性格を兼備していたことは明確であるが、その中枢部はどの辺であったのであろうか。政治的中枢は、町の最も中心でもあり、行政機構の置かれた城郭部及びその周辺の郭内と称される部分にあったことは歴然としている。いっぽう、経済

的中枢で町屋シックセンターと称された部分は、豊田武氏が「大手門の通りである豎町は、街道筋と共に要路をなし、その交叉点附近が目貫の場所」と指摘している如く、高瀬舟・渡し舟の舟着場から西へ延び、横町・魚町へ至る通りと、立町筋が交叉する辺りが、大手口にも近く、河川との連携も考慮して最も賑わった地域であろうと考えられる。これは、先に見た寛政十二年の町絵図上からも、面積の広い商家や町会所など城下町商業の指導的立場の者や町政の運営機構などが集中している点からしても推測は容易である。なお、城下のメインストリートとなつたのは、立町・横町・上川原を通る街路と、下ノ船本から下川原を通り、先の道筋に合流する街路、舟着場へ至る街路で、このうち二本が舟着場を起点としていることからすると、渡し舟は勿論、高瀬舟が城下の重要な交通手段となっていたとされる。これら南北の主要街路は、北へ至ると出雲街道（播磨道）へ合流、また、因幡街道へと合流し、南へ至ると山陽道へ合流、また、室津・赤穂へも続いていた。

龍野は、政治的には小藩であつたが、醤油醸造業の発展によつて中央にも名を知られ、その中心となつた城下の賑わいは大したものであつたろう。そうした盛況の要因の最大のもものは、揖保川の舟運であつたことは言うまでもない。今まで見てきた地域構造でも、河川を非常に重視した構造であつて、河港町としての性格を見せていた点にも注目できる。そして、西播地方においては、単なる地方都市ではあつたけれども、三都と称されるうちの京・大坂の市場と結びつき、経済面での中央との結びつきという点では見るべきものが多いと思われる。城下の経済・商業面での繁栄は見逃すことはできないが、その根底には、城下の建設者たる封建領主の意図が生きつつけていたことは忘れてはならない。その顕著な例が、城下の入口付近の木戸によつて囲郭され、そのラインを一面に農村と区別され、兵農分離・商農分離や士庶居住区域の区分を貫徹し、近世の社会的特色の一つでもある身分制秩序を平面上に置換したことなどがえる。加えて、高瀬舟運による商工業の発展も、単なる町人独自の力によつたもの

ではなく、たえず封建領主の領国における経済的繁栄を願う意図が潜在していた点にもうかがえる。^④

(2) 内陸城下町論

近世城下の建設における特徴の一つは、城郭の平野部進出と水系への接近である。城下の成立に伴い、近くの河川流路を城下へ引き込むため、人工的に流路を改変させられた例も少なくない。^⑤これは、川の本流または分流が城下の外濠の役目をなしたり、それとともに本流が水運に利用されたという理由によるものであった。これを逆に言うならば、河川の開発によって城下が成立し、交通や経済が発展することによって城下が発展することとなった。そして、近世城下町は単に領国統治の首府として、政治的・軍事的要素が優先された以上に、幕藩体制下での領国経済の発展に伴って、経済的要素や交通ターミナル的要素を表面化してくるようになってきた。城下町内部には、それぞれの要素の中枢を備え、ことに河川舟運の繋舟地や街道の合会点などは、最も賑わいを見せたところで、人々の生活の中心的位置を占めた。また、城下の地理的位置については、河川舟運との結びつきによって成立・発展した城下は、領国などという行政的区分による結びつきよりも、経済的・流通的な結びつきを重視した位置関係にあったと言えるよう。

ここでは、内陸城下町という呼称を用いたが、これは特殊な城下町ではなく、立地の上で臨海地域に構築された城下に対するものである。

最初にも触れたが、臨海地域に構築された城下では、海上交通が考えられるが、内陸部の城下では、河川の開削や舟運の支配権など困難な点が少なからずあった。しかし、内陸部にあった城下にとって、政治・軍事的にはもちろん、経済や交通の面でも不可欠となった河川の開発には、城下町の建設者たる封建領主の誰もが力を傾注したことは当然のことであろう。内陸部で城下町として発展したところは必ず舟運が開かれており、陸路との結節点とな

ったと言っても過言ではない。例えば、揖保川沿いの龍野・山崎・吉井川沿いの津山、旭川沿いの勝山・高梁川沿いの松山・新見など、舟運が重要な位置を占めた。中でも山崎・津山・勝山・新見などは、山陽側からの高瀬舟運の溯航限界地となっており、対山陰地方との中継地として城下は繁栄した。

地域構造についても、河川を自然の要塞として利用しているとともに、城下内では、河川沿いに町屋を配し、商工業者を居住させて舟運との連携を図った。そして、城下内での商工業の繁栄のみならず、領国内や近隣諸都市・京坂との結びつきも考慮に入れた配置をした。こうした点では、限られた位置にある河川を利用することによって、城下の安全性と繁栄・発展を十分に考慮した町造りが実施されたと言えよう。最初に上げた富岡儀八氏の指摘についても、城下の経済的中心が高瀬舟繫舟地付近にあったことは、龍野および、すでに前回分析を試みた津山いずれの場合にも該当する^④。また、経済圏も、両城下とも山陽側に属し、陸路を利用しての結びつき以上に、舟運を利用した河川流域や瀬戸内海沿岸に位置した都市との結びつきの方が強かったと考えられる。都市成立以前にも河川舟運は利用されていたと考えられ、城下建設に際して河川が重要な役割を果たしたことも史料的にうかがえる。このように考えると、河川は、城下町成立から発展、維新时期を迎え崩壊に至るまで終始一貫して重要視され、利用されるのであって、内陸城下町では、河川によって存在し得たと言っても過言ではない。内陸城下町論という考えは、立地や形態上のことで、支配体制や成立背景、その他城下町の特性と言われる点では、城下町が全て同じ政治的意図によって構築されたものであるため、特殊な位置づけというものはないのである。ただ幾度も述べたように、城下が河川に沿ったように輪郭になっており、地域構造も河川寄りには藩経済を担う町人達が居住していた点は注目されよう。そして、一般的傾向としては、河川と平行した方向への結びつきが強く、城下の興亡の根底には河川舟運が生きつづけ、近代になって、鉄道や道路にとって替わられるまで中心的位置を占めるのである。

内陸城下町論といいつつも、今回の龍野城下および前回の津山城下の事例分析で、単に分析事項の列举となつてしまつた。二つの内陸城下町以外にも数多くの内陸城下町があり、他の地方の分析を加えれば、地域性もうかがえ、新しい事実が見い出されるかも知れない。今後、数多くの内陸城下の構造を分析することによって、立地の上での城下町論を打ち立ててゆきたい。

おわりに

鶏籠を伏せたような小山、鶏籠山の山裾近くを流れる揖保川沿いに建設された龍野城下の地域構造と河川舟運のかわりについてみてきた。中世の赤松氏の時代に築かれた山城の構造や、城下町の存否・様相については何らわかつていない。赤松氏の豪族屋敷村的集落に存在したであろうが、それがいつ頃から近世的性格をもつた町場に変容を遂げたのかは明確でない。ただ近世になると、山城が鶏籠山麓へ移行し、その頃には城下町も近世的要素をもつようになつたといふことは推測できた。しかし、史料的にも城下の様相が明確に説明されてくるのは、京極氏の時代以降であつたと思われる。そうした江戸中期頃の城下の地域構造は、とりとめて特色はない。構成要素も、一般的に侍屋敷・町屋・寺社の地域から成り、西の山沿に侍屋敷、東の揖保川沿いに町屋が位置して、それぞれの特性を生かした配置がなされていた。そして、城下には、領国支配の政治的・経済的中枢の二核が兼備されており、前者は城郭部、後者は大手口・立町と横町の交叉点から西の高瀬舟繋舟場あたりに位置した。それらは城下の中心であつたとともに、領国の中心でもあり、さらには中央や近隣諸国との結びつきの拠点ともなつた。ことに醤油産業の発展と城下とは密接な関係があり、他地域との結びつきをより強固なものにした。醤油産業は揖保川の舟運と深いかわりをもっており、その舟運は、城下とも密接な関係をもつていた。

こうした城下町は、全て城下町の建設者たる封建領主の意図によって形成され、発展をみたもので、醤油産業の発展による城下の繁栄や、流通・交通の大動脈となった揖保川の舟運の盛況という根幹には、封建領主の利益が存在し、力を傾注したことは当然のことと言えよう。特に河川の開発に力を傾注しなければならなかったのは、内陸部に城下を建設したものの宿命であったとも言えよう。内陸城下町という仰々しい語句を用いたが、内陸部にある城下でも、臨海部にある城下でも、政治的・経済的・文化的な面での差異は全くない。ただ、内陸部城下には、河川との関連で、河川舟運の存在を指摘する一点に尽きるのである。

最後に、本稿では内陸城下町と河川交通の関連を考えてみたいと思ったが、力量不足による不明確な表現や、未整理の点が多々あったと思われる。それらの点については、今後の研究・整理において順次明確にしてゆきたい。また、本稿の中で掲げた問題点も明確にされていないと思われる。再度の分析を進め、後日の別稿に期したいと思う。

註

- ① 藤本利治『近世都市の地域構造』（昭和五十一年、古今書院）二五頁。
- ② 現代都市の多くは、城下町を源流とし、その中で内陸都市は河川沿いに発展していることから推測できる。
- ③ 矢守一彦『都市プランの研究』（昭和四十五年、大明堂）西川幸治『日本都市史研究』（昭和四十七年、日本放送出版協会）ほか。
- ④ 富岡儀八『塩道と高瀬舟』（昭和四十八年、古今書院）二六四頁。
- ⑤ 『龍野市史』第二卷（昭和五十七年、龍野市）。
- ⑥ 「龍野志」（八瀬正秋文書）・「龍野城主代々記」（出田茂文書）、いずれも『龍野市史』第五卷（昭和五十五年、龍野市）所収。および平野庸脩『播磨鑑』（全）（昭和五十年、歴史図書社）による。
- ⑦ 『兵庫県史』第三卷（昭和五十三年、兵庫県）八二六頁。
- ⑧ 『龍野市史』第五卷、四三四・四三五頁。
- ⑨ 橋本政次『姫路城史』上巻（昭和二十七年、姫路城史

刊行会)三八七頁。『兵庫県史』第三卷、七一七頁。

⑩ 『山崎町史』(昭和五十二年、山崎町)二七二頁。

⑪ 出田茂文書。『龍野市史』第五卷、一三五頁。その他

『龍野志』によってもうかがえる。

⑫ 市立龍野図書館蔵。『龍野市史』第五卷、一七六頁。

⑬ 市立龍野図書館蔵。『龍野市史』第五卷、一八七頁。

⑭ 天理図書館蔵。『龍野市史』第五卷、一八一頁。

⑮ これらの点は、元弘四年(一二三四)、後醍醐天皇の

建武新政による諸機関設置が、二条富小路殿と称された

里内裏拡張の際、赤松円心は、良材を赤粟郡安積保から

伐採した点によっても実証される。『山崎町史』一二七

頁。藤本哲『赤松氏の史料と研究』(昭和五十一年、

講談社出版センター)。「佐用町史」(昭和五十年、佐用

町)一九三頁。

⑯ 田付祐好氏所蔵(神戸市)。同氏および龍野市編集室

の御好意により、閲覧・複写させていただいた。

⑰ 鳥海菊弥所蔵文書。『龍野市史』第五卷、付図。この

城下町絵図の複製は、龍野市史編集委員長八木哲浩氏が

「広報たつの」第三四八号の中で、府県レベルの地方史

類や城下町研究書類においても、かつて試みたことのない

ものであると述べている如く貴重なものであろう。

⑱ 『龍野市史』第二卷、一九七頁。

⑲ 市立龍野図書館蔵。『龍野市史』第五卷、一九六頁。

⑳ 市立龍野図書館蔵。同館の御好意により龍野市史編集

室が保管中のものを撮影させていただいた。なお、この

文書は、寛文十二年(一六七二)九月に記されたものを、

明和四年(一七六七)正月に書写したもので、寛文十二

年以降の各家の変更状況も詳細に記されている。

㉑ 前掲⑥。

㉒ 市立龍野図書館蔵。『龍野市史』第五卷、二六四頁。

㉓ 『播州名所巡覧図会』一校訂 活字印刷版一(昭和四

十九年、柳原書店)三八七頁。

㉔ 前掲⑥。

㉕ 『国学院雑誌』63・10・11

㉖ 拙稿「城下町津山の発展と吉井川舟運」『史朋』一八

号(昭和五十六年)参照。なお、「慶長九年甲辰了以往

作州和計河(吉井川)見麒麟船以為凡百川皆可通舟婦嵯峨

沂大井川至丹波保津見其路自謂雖多湍石而行舟」と碑文

の一部にある。

㉗ 『兵庫県史』第四卷(昭和五十四年、兵庫県)二〇八

頁。

㉘ 『龍野市史』第二卷、二三三頁。『山崎町史』七二五頁。

㉙ 『兵庫県史』(大正十二年、赤粟郡役所)一八六頁。

㉚ 山崎町教育委員会蔵。(写本で、近年に写されたもの)

同教委の御好意により閲覧させていただいた。

㉛ 全五冊、近世の地誌で、著者は宇都宮大潔。愛知県西

尾市岩瀬文庫所蔵。

③ 安積朗文書。前掲⑮。

③ 川嶋右次、藤本槌重『網干町史』（昭和二十六年、網干町史刊行会）。

③ 前掲③、五七頁。

③ 『龍野市史』第五卷、二四三頁。田村善太『龍野醬油研究史料』第二輯（昭和三十八年、龍野醬油組合龍野醬古会）一一一頁。

③ 田村善太『龍野醬油研究史料』第二輯、一五〇頁。

③ 前掲③。

③ 市立龍野図書館蔵。「万覚帳」（『日本都市生活史料集成』城下町篇Ⅰ、昭和五十一年、学習研究社）二三九頁。

③ 前掲③。

④ 前掲③、三八六頁。

④ 『龍野市史』第五卷、二四七頁。

④ 前掲③。

④ 円尾光文書。『龍野市史』第五卷、二四七頁。

④ 前掲③、二三九頁。

④ 豊田武『日本の封建都市』（昭和二十七年、岩波全書）一二七頁。

④ 水野恭一郎氏が「城下町における旅宿統制―特に岡山城下の場合について―」（昭和五十八年、『武家社会の歴史像』国書刊行会所収）二九三頁に、「城下町は、それが封建領主の居城下の都市であるという特殊な意味を背負わされている限り、市民達の自主性による都市の自由なる発展はあり得ず、封建領主の厳しい統制の下に、江戸時代を通じて、多かれ少なかれ封鎖都市的な性格を脱することは出来なかったのである。」と述べている通りである。

④ 豊臣秀吉が宇治川を伏見城下へ迂回（『京都の歴史』4、昭和四十四年、学芸書林）、岡山の旭川河道付け替え（谷口澄夫『岡山藩政史の研究』、昭和三十九年、塙書房）などの例が上げられる。

④ 津山の分析は前掲③。

〔付記〕 本稿は修士論文「城下町と河川交通の歴史地理的管見」を加筆・修正したものである。また作成にあたっては、龍野市史編集室の方々の御指導を賜った。拝謝申し上げる次第である。

（文学研究科修士課程修了・日本史学専攻）

